SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Proceedings of the Special Senate Committee on the

ARCTIC

Chair:
The Honourable DENNIS GLEN PATTERSON

Monday, June 18, 2018

Issue No. 12

Eleventh meeting:

Consider the significant and rapid changes to the Arctic, and impacts on original inhabitants

WITNESSES:
(*See back cover*)

Délibérations du Comité sénatorial spécial sur l'

ARCTIQUE

Président :
L'honorable DENNIS GLEN PATTERSON

Le lundi 18 juin 2018

Fascicule nº 12

Onzième réunion :

Examiner les changements importants et rapides qui se produisent dans l'Arctique et les effets de ces changements sur les premiers habitants

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

SPECIAL SENATE COMMITTEE ON THE ARCTIC

The Honourable Dennis Glen Patterson, *Chair*

The Honourable Patricia Bovey, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Coyle
Day
* Day
(or Mercer)
Eaton
Galvez
* Harder, P.C.
(or Bellemare)
(or Mitchell)
McIntyre
Oh
Pate
* Smith
(or Martin)
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator McIntyre replaced the Honourable Senator Neufeld (*June 18, 2018*).

The Honourable Senator Day replaced the Honourable Senator Jaffer (*June 14, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL SPÉCIAL SUR L'ARCTIQUE

Président : L'honorable Dennis Glen Patterson

Vice-présidente : L'honorable Patricia Bovey

et

Les honorables sénateurs :

Coyle
Day
* Day
(ou Mercer)
Eaton
Galvez
* Harder, C.P.
(ou Bellemare)
(ou Mitchell)
McIntyre
Oh
Pate
* Smith
(ou Martin)
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur McIntyre a remplacé l'honorable sénateur Neufeld (*le 18 juin 2018*).

L'honorable sénateur Day a remplacé l'honorable sénatrice Jaffer (*le 14 juin 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, June 18, 2018
(13)

[*Translation*]

The Special Committee on the Arctic met this day at 6:38 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Glen Patterson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bovey, Coyle, McIntyre, Oh, Pate and Patterson (6).

In attendance: Sam Fryer and Thai Nguyen, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, September 27, 2017, the committee continued its study on the significant and rapid changes to the Arctic, and impacts on original inhabitants. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:

First Air:

Brock Friesen, President and Chief Executive Officer.

New North Networks:

Tom Zubko, President.

Mr. Friesen and Mr. Zubko each made a statement and answered questions.

At 7:42 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le lundi 18 juin 2018
(13)

[*Français*]

Le Comité spécial sur l'Arctique se réunit aujourd'hui, à 18 h 38, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria sous la présidence de l'honorable Dennis Glen Patterson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bovey, Coyle, McIntyre, Oh, Pate et Patterson (6).

Également présents : Sara Fryer et Thai Nguyen, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 27 septembre 2017, le comité poursuit son étude sur les changements importants et rapides qui se produisent dans l'Arctique et les effets de ces changements sur les premiers habitants. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

First Air :

Brock Friesen, président et chef de la direction.

New North Networks :

Tom Zubko, président.

MM. Friesen et Zubko font chacun une déclaration et répondent aux questions.

À 19 h 42, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Maxime Fortin

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, June 18, 2018

The Special Senate Committee on the Arctic met this day at 6:38 p.m. to consider the significant and rapid changes to the Arctic, and impacts on original inhabitants.

Senator Dennis Glen Patterson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good evening. Welcome to this meeting of the Special Senate Committee on the Arctic. My name is Dennis Patterson. I am a senator representing Nunavut, and privileged to chair this committee.

I would now ask senators around the table to introduce themselves.

Senator Bovey: Patricia Bovey, Manitoba.

Senator Coyle: Mary Coyle, Nova Scotia.

Senator McIntyre: Paul McIntyre, New Brunswick.

The Chair: Colleagues, tonight, as part of our study on the significant and rapid changes to the Arctic and impacts on original inhabitants, we continue our study on two specific topics: economic development and infrastructure. Tonight I'm pleased to welcome two witnesses: from First Air, Dr. Brock Friesen, President and CEO; and from New North Networks, Mr. Tom Zubko, President.

Thank you, gentlemen, for joining us. I invite you each to proceed with your opening statement, perhaps in the order you were introduced, starting with Dr. Friesen, after which we will go to a question-and-answer session.

Brock Friesen, President and CEO, First Air: Thank you, Mr. Chairman.

First Air is the largest Arctic airline, with 17 jet and turboprop airplanes. We have bases in Iqaluit and Yellowknife. Although our head office is here, we're an Iqaluit- and Yellowknife-centric airline. We have 800 employees. Half are in the North.

We're probably the largest private sector employer in Nunavut other than one or two mines, and 13 per cent of our staff are Aboriginal.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 18 juin 2018

Le Comité sénatorial spécial sur l'Arctique se réunit aujourd'hui, à 18 h 38, pour examiner les changements importants et rapides qui se produisent dans l'Arctique et les effets de ces changements sur les premiers habitants.

Le sénateur Dennis Glen Patterson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonsoir et bienvenue à la séance du Comité sénatorial spécial sur l'Arctique. Je m'appelle Dennis Patterson, je suis un sénateur qui représente le Nunavut et j'ai le privilège de présider ce comité.

Je demanderais aux sénateurs autour de la table de se présenter.

La sénatrice Bovey : Patricia Bovey, du Manitoba.

La sénatrice Coyle : Mary Coyle, de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur McIntyre : Paul McIntyre, du Nouveau-Brunswick.

Le président : Chers collègues, dans le cadre de notre étude sur les changements importants et rapides qui se produisent dans l'Arctique et les effets de ces changements sur les premiers habitants, nous poursuivons ce soir notre étude sur deux sujets précis, soit ceux du développement économique et les infrastructures. Ce soir, j'ai le plaisir d'accueillir deux témoins : M. Brock Friesen, président et chef de la direction chez First Air, et M. Tom Zubko, président de New North Networks.

Je vous remercie, messieurs, de vous joindre à nous. J'invite chacun d'entre vous à faire son exposé, en suivant peut-être l'ordre dans lequel je vous ai présentés. M. Friesen parlera en premier, après quoi nous procéderons à une séance de questions et de réponses.

Brock Friesen, président et chef de la direction, First Air : Merci, monsieur le président.

First Air est la plus grande compagnie aérienne de l'Arctique, comptant 17 avions à réaction et à turbopropulseurs, ainsi que des bases à Iqaluit et Yellowknife. Même si notre siège social se trouve ici, nos activités aériennes se concentrent dans les régions d'Iqaluit et de Yellowknife. Nous avons 800 employés, dont la moitié se trouvent dans le Nord.

Nous sommes probablement le plus grand employeur du secteur privé du Nunavut, outre une ou deux mines, et les Autochtones constituent 13 p. 100 de notre effectif.

We're a for-profit airline, even though our company is wholly owned by the Inuit of northern Quebec, Makivik Corporation. We're the main and only supplier of essential air services to many communities across the Arctic.

I won't spend much time on them, but I'll identify 10 issues. I only have nine in my introductory statement but I have 10 issues I think are worthy of the government's consideration.

Many of these issues arise because most of the policies that apply to transportation and transportation infrastructure in the North are really policies in the South that are not customized in any way for the North. That's basically the problem. It's a one-size-fits-all type of an approach.

Starting with government support for essential air services, as I said, we're an essential air services provider. Government policy is to fund essential road and rail infrastructure nationwide. That is normally how Canada looks at transportation. For aviation, it's user pay. It's an old mentality that aviation is somehow for those rich people going on leisure. It has become the main transportation for long distances in Canada.

The user pay model in the South is the wrong model for the Arctic, where the Arctic is the only basic transportation. Other than a road to Inuvik, it's hard to think of anywhere with road connections. Pretty well everywhere we fly is air only: so, no road, no rail, and only seasonal ships.

Air policy is another issue. The Arctic airline industry is in its infancy. It's much like the national airline industry was in the 1940s. That doesn't mean we have old airplanes; it means the method of regulating it and the growth of the industry is in its infancy. We don't have the regulatory protection that Trans-Canada Airlines had during the formative years, which went until probably the 1970s. They regulated where Air Canada would fly and who could compete with them. They wanted Air Canada to build the infrastructure up, build the roots, get people flying and then they would introduce competition.

Well, in the North, it's not like that. It's the open skies policy of the South. We work hard on a route like Edmonton-Yellowknife, and then Air Canada and WestJet come with a considerably lower cost base and take our traffic away.

Notre compagnie aérienne est à but lucratif, même si elle appartient entièrement aux Inuits du Nord du Québec dans le cadre de la Société Makivik. Nous sommes le principal et l'unique fournisseur de services aériens essentiels dans bien des communautés de l'Arctique.

Même si je ne leur accorderai pas beaucoup de temps, je soulèverai 10 problèmes. Mon document n'en contient que neuf, mais j'en aborderai 10 qui me semblent mériter l'attention du gouvernement.

Ces problèmes découlent en grande partie du fait que la plupart des politiques qui s'appliquent aux transports et aux infrastructures afférentes dans le Nord sont en fait des politiques du Sud qui, à bien des égards, ne sont pas adaptées au Nord. C'est essentiellement là le problème : le gouvernement a une approche universelle.

Je commencerai par parler du soutien gouvernemental à l'égard des services aériens essentiels. Comme je l'ai indiqué, nous fournissons des services aériens essentiels. Le gouvernement a pour politique de financer les infrastructures routières et ferroviaires du pays. C'est normalement ainsi que le Canada gère les transports. Dans le domaine de l'aviation, c'est l'utilisateur qui paie, conformément à une ancienne mentalité selon laquelle l'aviation s'adresse aux nantis qui se déplacent pour leurs loisirs. Or, l'aviation est devenue le principal moyen de transport de longue distance au Canada.

Le modèle d'utilisateur-payeur qui s'applique dans le Sud ne convient pas dans le Nord, car l'Arctique constitue le seul moyen de transport de base. Outre Inuvik, qui est desservie par une route, il est difficile de trouver un endroit bénéficiant de liens routiers. Nous nous déplaçons presque partout en avion seulement, car il n'existe aucun lien routier ou ferroviaire, et il n'y a que des bateaux saisonniers.

La politique de transport aérien est un autre problème. L'industrie aérienne de l'Arctique en est à ses balbutiements, s'apparentant beaucoup à l'industrie aérienne nationale dans les années 1940. Cela ne signifie pas que nous utilisons de vieux appareils; cela veut dire que la méthode que nous employons pour réglementer l'industrie et sa croissance en est à ses tout débuts. Nous ne bénéficions pas de la protection de la réglementation dont jouissaient les Lignes aériennes Trans-Canada dans leurs premières années, probablement jusque dans les années 1970. La réglementation indiquait alors où Air Canada pouvait se rendre et qui pouvait lui faire concurrence. Le gouvernement voulait qu'Air Canada construise des infrastructures, s'enracine et permette aux gens de se déplacer en avion, après quoi il laisserait intervenir la concurrence.

Eh bien, dans le Nord, ce n'est pas ainsi que les choses se passent, car c'est la politique de ciel ouvert qui s'applique. Nous travaillons fort pour desservir un trajet entre Edmonton-Yellowknife, et voilà qu'Air Canada et WestJet arrivent en

Now we work hard on Iqaluit, Kuujjuaq and Rankin Inlet, but if we buy brand new airplanes at $40 million or $50 million a copy, somebody else could come in there and take us out. If we don't have these routes that make money, then all the other routes that don't make money — like Pond Inlet, Resolute and Cambridge Bay — won't exist anymore. The long routes subsidize the short routes. We don't have that kind of regulation.

In Europe, Europeans have got it right. There is a very good example from the Norwegian Embassy back here. On long, thin routes on the fringe of Europe, they regulate it while within Europe, on routes like Frankfurt-London and London-Paris they don't regulate it. In Canada, it's all unregulated. It just so happens in Canada that the regional Arctic airline industry is dominated by Inuit-owned companies: ours and Canadian North are both Inuit-owned companies. There is no protection whatsoever.

How do you build a reliable and sustainable air service? It's something of a miracle First Air has survived 72 years.

Regarding airport infrastructure, the National Trade Corridor funding program has shown the way by supporting a new cargo facility in Iqaluit. We're building it. They are paying roughly two thirds of the cost. It's a fantastic example of a public-private partnership that will make the movement of goods more efficient and less expensive in the North.

We're working on another public-private partnership whereby the government would save hundreds of millions in runway improvements. First Air would go out and buy brand new airplanes and operate on existing runways. You wouldn't have to spend $200 million or $300 million in Pangnirtung and another $500 million on other airports. You don't have to do it; we'll buy new airplanes. We need the government's participation — not money, just government participation.

Carbon pricing is intended to incentivize consumers to pick transportation options that are less carbon producing. The Arctic residents don't have any options. You can't carpool and you can't take the bus; it's only flying. A higher ticket price and higher prices for food are simply a burden on the residents of the North.

Jet fuel is three times as expensive in the Arctic as in Southern Canada. It is priced to contribute to general revenue by the local government of Nunavut. It's the largest operating cost for airlines. They are using the money from the extra margin on jet fuel to cross-subsidize other types of industry or for general

proposant un coût considérablement inférieur au nôtre, s'appropriant ainsi nos clients.

Maintenant, nous travaillons fort pour desservir Iqaluit, Kuujjuaq et Rankin Inlet, mais si nous achetons de nouveaux avions à 40 ou 50 millions de dollars l'unité, une autre entreprise pourrait s'attaquer à ce marché et nous en évincer. Sans ces trajets payants, tous les autres trajets non rentables, comme ceux de Pond Inlet, Resolute et Cambridge Bay, disparaîtront. Les longs parcours subventionnent les courts trajets. Nous ne bénéficions d'aucune réglementation à cet égard.

En Europe, les Européens ont bien fait les choses. On trouve un excellent exemple à l'ambassade de Norvège au Canada. Les itinéraires longs et étroits aux limites de l'Europe sont réglementés, alors que les vols intérieurs, comme ceux reliant Frankfort et Londres et Londres et Paris, ne le sont pas. Au Canada, aucun trajet n'est réglementé. Or, il se trouve que l'industrie aérienne régionale de l'Arctique est dominée par des entreprises appartenant à des Inuits : tant notre entreprise que Canadian North appartiennent à des Inuits et ne jouissent d'aucune protection.

Comment peut-on établir ainsi un service aérien fiable et viable? C'est un miracle que First Air ait survécu pendant 72 ans.

En ce qui concerne les infrastructures aéroportuaires, le Fonds national des corridors commerciaux a montré la voie en soutenant une nouvelle installation de fret à Iqaluit, dont la construction est en cours et dont le programme assume environ des deux tiers des coûts. Voilà un formidable exemple de partenariat public-privé qui rend le transport de biens plus efficace et moins cher dans le Nord.

Nous travaillons à un autre partenariat public-privé qui pourrait permettre au gouvernement d'économiser des centaines de millions de dollars en réfection des pistes. First Air achèterait de nouveaux avions et utiliserait les pistes existantes. Le gouvernement n'aurait pas à investir 200 ou 300 millions de dollars à Pangnirtung et 500 millions de dollars dans d'autres aéroports. Il n'aura pas à le faire, car nous achèterons de nouveaux avions. Nous avons toutefois besoin de la participation du gouvernement; pas de son argent, juste de sa participation.

Pour sa part, la tarification du carbone vise à encourager les consommateurs à choisir les moyens de transport qui produisent moins de carbone. Or, les habitants de l'Arctique n'ont pas le choix : ne pouvant faire covoiturage ou emprunter l'autobus, ils ne peuvent que prendre l'avion. L'augmentation des prix des billets et des aliments constitue pour eux un fardeau.

Le carburant pour moteur à réaction est trois fois plus élevé dans l'Arctique que dans le Sud du Canada. Son prix est établi pour qu'il contribue aux revenus généraux du gouvernement local du Nunavut. Le carburant constitue le coût d'exploitation le plus important des compagnies aériennes. Le gouvernement

revenue. The result is higher prices for goods and services and higher prices for travel. In addition, there are excise taxes on fuel in the South, and these are basically luxury taxes like a cigarette tax or an alcohol tax. This tax on jet fuel in the South translates into higher prices for basic food and basic transportation to the Arctic. If we fill up our tank in Ottawa or Montreal we pay these taxes, et cetera.

In order to comply with the proposed flight and duty time regulations designed for large carriers in the South and international carriers, we have to add 13 per cent more pilots to keep up the existing service levels. We have no choice but to hire more pilots and it's at a time when there is a significant pilot shortage. Where do we find these pilots? I'm not sure.

The impact will result in a drastic increased staffing and training costs, which will translate to increased costs for services in the North. This was the policy crafted for airlines in the South. It doesn't work in the North. Our time zones are different and the lines of longitude are close together up there.

National economic development policies for Southern Canada don't create an economic base in the Arctic. The Arctic has basically a colonial economy. I've lived in Africa. I know a lot about colonial economies. Goods and services are largely imported. There is very little investment in human capital. Other than Pangnirtung and Cape Dorset, I'm hard-pressed to think of any communities that have real industries in the North. Other jurisdictions such as Denmark and Greenland have built viable economic activities in the Arctic.

Government travel generally moves on the cheapest airline offer. As a personal taxpayer, I like that. However, northern carriers like First Air can't compete with southern carriers on price because we have invested so much in infrastructure and staffing in the North that we're a high-cost carrier. So if the government wants to fly from the South to the North, they will pick a southern carrier and leave us out of the bidding.

The Nutrition North program does not meet the needs and expectations of Arctic residents. It's a very controversial program. Government has undertaken extensive review. It doesn't work for the airlines. We lose money on that program. We're glad the government recognizes it and recognize the need for change and are actively working on change.

utilise l'argent tiré du profit supplémentaire qu'il réalise grâce au carburant pour subventionner d'autres types d'industries ou pour les verses aux revenus généraux. Le résultat, c'est que les prix des biens et services et des voyages sont plus élevés. En outre, des taxes d'accise s'appliquent sur le carburant dans le Sud; il s'agit essentiellement de taxes sur les produits de luxe, comme celles qui s'appliquent sur les cigarettes ou l'alcool. Ces taxes imposées sur le carburant des avions dans le Sud poussent à la hausse les prix des aliments et des transports de base dans l'Arctique, car si nous faisons le plein à Ottawa ou à Montréal, nous payons ces taxes et d'autres frais.

Pour pouvoir nous conformer aux règlements proposés sur les temps de vols et de service élaborés pour les grands transporteurs du Sud et de l'étranger, nous devons augmenter de 13 p. 100 le nombre de nos pilotes pour maintenir les niveaux de service existants. Nous n'avons d'autre choix que d'embaucher des pilotes, alors même qu'une pénurie de pilotes sévit. Où trouverons-nous ces pilotes? Je n'en suis pas certain.

Cette politique provoquera une augmentation substantielle des coûts de dotation et de formation, laquelle se traduira par une hausse des coûts de service dans le Nord. Cette politique a été conçue pour les compagnies aériennes du Sud, mais ne fonctionne pas dans le Nord, où les fuseaux horaires sont différents et où les lignes de longitude sont plus proches les unes des autres.

Les politiques de développement économique national destinées au Sud du Canada ne permettent pas de créer une assise économique dans l'Arctique, où l'économie est essentiellement coloniale. Comme j'ai vécu en Afrique, j'en connais beaucoup au sujet des économies coloniales. Les biens et services sont en grande partie importés, et on investit peu dans le capital humain. Outre Pangnirtung et Cape Dorset, j'aurais de la difficulté à trouver d'autres communautés dotées de véritables industries dans le Nord. Or, d'autres pays, comme le Danemark et le Groenland, ont établi des activités économiques viables dans l'Arctique.

Les employés du gouvernement voyagent généralement sur les ailes du transporteur le moins cher, ce qui plaît au contribuable que je suis. Cependant, les compagnies aériennes comme First Air ne peuvent concurrencer les transporteurs du Sud au chapitre des prix, car elles ont tant investi dans les infrastructures et l'effectif dans le Nord qu'elles sont des transporteurs à coûts élevés. Ainsi, si les employés du gouvernement veulent se rendre dans le Nord en avion, ils choisissent un transporteur du Sud et nous laissent de côté.

Le programme Nutrition Nord Canada ne comble pas les besoins et les attentes des habitants de l'Arctique. Il s'agit d'un programme fort controversé dont le gouvernement a entrepris l'examen exhaustif. Il ne fonctionne pas pour les compagnies aériennes, car il leur fait perdre de l'argent. Nous nous réjouissons que le gouvernement l'admette et reconnaisse qu'il

One other policy I'll address is the new Air Passenger Protection Regulations. Again, these are crafted for the environment in the South. There are penalties for delays longer than three hours. Well, in the weather conditions in which we operate and without the infrastructure to fix airplanes in every community, three-hour delays do happen in the North. Sometimes we make them five-hour delays because you need to get the service in. There is only one flight per day and people might not eat or there might be a medical passenger who wants to go out. You adapt to the local situation. Well, these rules are designed for the big carriers in the South that run 10 flights a day between Toronto and Winnipeg.

Another example is flight overbooking. This is a big concern in the South. We don't overbook in the North. If we get a last-minute medical passenger, we do overbook. What does the government want us to do? Don't overbook and leave the medical passenger behind? Or do you overbook and bump somebody and say, "Have a nice day?" That's all you can do. These regulations don't consider the North.

The bottom line in all of these examples is that most of these situations have arisen because government has taken a one-size-fits-all to approach to the Arctic.

Thank you.

The Chair: Thank you very much. Now we'll go to Mr. Zubko and we'll save questions for you both until after his presentation.

Tom Zubko, President, New North Networks: Good evening Mr. Chair and honourable senators. I thank you for inviting me to address the special Arctic Committee on economic development and infrastructure in the Arctic.

I travelled to Ottawa last night from my home community of Inuvik, Northwest Territories, to represent my company, New North Networks, my industry colleagues and fellow northerners in addressing the challenges we face living and building an economy in the North and, more specifically, on the impediments and frustrations we've encountered with the federal government on licensing earth observation facilities in Inuvik.

With the proliferation and demand for space-based applications, the new drivers of the global satellite marketplace are high-tech commercial enterprises which are global in scope,

faut modifier le programme, ce qu'il s'emploie activement à faire.

Je traiterai également du nouveau règlement sur la protection des passagers aériens. Il s'agit, ici encore, d'une mesure conçue en fonction du Sud, prévoyant notamment des sanctions pour les retards de plus de trois heures. Eh bien, sachez que dans les conditions météorologiques dans lesquelles nous travaillons et en l'absence d'infrastructure permettant de réparer les avions dans chaque communauté, il arrive que nous accusions des retards de trois heures, voire de cinq heures dans le Nord, parce qu'il faut faire venir un fournisseur de service. Comme il n'y a qu'un vol par jour, il se peut que les gens ne mangent pas ou qu'un passager devant voyager pour des raisons médicales ne puisse pas partir. On s'adapte à la situation locale. Or, ces règles sont élaborées pour les grands transporteurs du Sud qui effectuent 10 vols par jour entre Toronto et Winnipeg.

À cela s'ajoute la surréservation, un problème fort préoccupant dans le Sud. Nous ne faisons pas de surréservation dans le Nord, sauf si un passager devant voyager pour des raisons médicales se présente à la dernière minute. Qu'est-ce que le gouvernement veut que nous fassions? Ne pas faire de surréservation et laisser ce passager derrière, ou faire une surréservation en refusant d'embarquer un autre passager? C'est tout ce que nous pouvons faire. Ce règlement ne tient pas compte de la situation dans le Nord.

Je conclurai en faisant remarquer que tous ces exemples montrent que ces situations découlent du fait que le gouvernement a adopté une approche universelle dans l'Arctique.

Merci.

Le président : Merci beaucoup. Nous entendrons maintenant M. Zubko et attendrons qu'il ait terminé son exposé pour vous interroger tous les deux.

Tom Zubko, président, New North Networks : Bonsoir, monsieur le président et distingués sénateurs. Je vous remercie de m'avoir invité à parler du développement économique et des infrastructures dans l'Arctique au Comité spécial sur l'Arctique.

J'ai quitté, hier soir, ma communauté d'Inuvik, dans les Territoires du Nord-Ouest, pour représenter New North Networks, mes collègues de l'industrie et les habitants du Nord afin de traiter des défis auxquels nous sommes confrontés lorsqu'il faut vivre et bâtir une économie dans le Nord et, plus précisément, des obstacles et des frustrations que nous avons rencontrés avec le gouvernement fédéral au sujet de la délivrance de permis relatifs aux installations d'observation de la Terre à Inuvik.

Avec la prolifération des applications spatiales et au regard de la demande qui existe dans ce domaine, les nouveaux chefs de file du marché mondial des satellites sont des entreprises

multidimensional in services, highly proficient in infrastructure development and consumed by early delivery and short timelines.

The town of Inuvik's unique geographic position above the Arctic Circle and the superb municipal and territorial infrastructure make Inuvik the destination of choice for earth observation facilities in Canada. These high latitude attributes place Inuvik in a competitive advantage over other global jurisdictions.

However, these attributes are countered by Canada's antiquated regulation and inability to adapt quickly enough to the new realities of the space industry, namely, non-government participants in the space sector.

It is estimated the commercial investments in the space industry have moved from about 3 per cent to over 70 per cent in the last 10 years. Canadian regulations simply have not kept pace.

Perhaps the most pressing issue is the immediate need to modernize the Remote Sensing Space Systems Act, the RSSSA. The legislation was enacted in 2005 and 2007, when space was predominantly the domain of government, defence and academia. While the RSSSA is dated, it did provide provisions which anticipated exceptions may be required and gave the Minister of Global Affairs latitude in her decision-making. These interim measures and exceptions can and should be taken until regulatory improvement is completed.

There are two satellite station developments in Inuvik. One is owned by the federal government, the Inuvik Satellite Station Facility, or ISSF, and hosts four satellite dishes for Canada and several European clients.

The second station, Canadian Satellite Ground Station Inuvik, or CSGSI, is a private facility developed in 2016 by Kongsberg Satellite Services of Norway which host their own assets and those of Planet of the United States. Both proponents have waited over two years for a licence which has yet to be issued by Canada.

The Canadian site, which Natural Resources Canada operates under their Canadian Centre for Mapping and Earth Observations sector, has had at least two licences approved for the exact same functions in under a year.

In February 2018, Global Affairs Canada advised the proponents, KSAT and Planet, that it has been determined they did not pose a security threat and could be issued licences. It

commerciales, de haute technologie d'envergure mondiale offrant des services multidimensionnels, se révélant extrêmement efficaces sur le plan de la construction d'infrastructures, et étant obnubilées par la livraison rapide et les courts délais.

En raison de sa position géographique sans pareille au sommet du cercle arctique et de ses superbes infrastructures municipales et territoriales, Inuvik est la destination de choix pour les installations d'observation de la Terre au Canada. Étant située à une haute latitude, Inuvik bénéficie d'un avantage concurrentiel par rapport à d'autres villes du monde.

Ces avantages sont toutefois tempérés par la réglementation désuète du Canada et par l'incapacité de ce dernier à s'adapter assez rapidement aux nouvelles réalités de l'industrie spatiale, c'est-à-dire aux acteurs non gouvernementaux qui œuvrent dans le secteur.

Selon les estimations, les investissements commerciaux dans l'industrie spatiale sont passés de quelque 3 p. 100 à plus de 70 p. 100 au cours des 10 dernières années. Or, la réglementation canadienne n'a tout simplement pas suivi le rythme.

Le problème le plus pressant est peut-être le besoin urgent de moderniser la Loi sur les systèmes de télédétection spatiale, ou LSTS, laquelle a été adoptée en 2005 et 2007, alors que l'espace était principalement le domaine du gouvernement, de la défense et du milieu universitaire. Toute désuète soit-elle, la LSTS comprend des dispositions prévoyant des exemptions pouvant s'avérer nécessaires et accordant une certaine latitude au ministre des Affaires mondiales lors de la prise de décisions. Ces mesures et ces exceptions temporaires peuvent et devraient être utilisées d'ici à ce que la réglementation ait été améliorée.

Deux stations-satellites sont en développement à Inuvik, dont la station-relais pour satellites d'Inuvik ou SRSI, qui appartient au gouvernement fédéral et est dotée de quatre antennes à réflecteur parabolique pour servir le Canada et plusieurs clients européens.

La deuxième station, appelée station terrienne canadienne d'Inuvik, ou STCI, est une installation privée construite en 2016 par l'entreprise norvégienne Kongsberg Satellite Services, ou KSAT. Cette installation héberge l'équipement de cette entreprise et de Planet of the United States. Les deux promoteurs attendent depuis deux ans un permis que le gouvernement du Canada ne leur a pas encore délivré.

Or, en l'espace d'un an, le site canadien, que Ressources naturelles Canada utilise dans le cadre des activités de son Centre canadien de cartographie et d'observation de la terre, a obtenu au moins deux permis pour effectuer exactement les mêmes travaux.

En février 2018, Affaires mondiales Canada a avisé les promoteurs, KSAT et Planet, qu'il avait été établi que leurs activités ne présentaient aucune menace à la sécurité et qu'ils

does not appear the government has a clear protocol on process or timelines with respect to private satellite facilities, but clearly does for government-sponsored enterprises.

What is more astonishing is Canada's recent indignation with the suggestion by the United States that Canadian steel and aluminum pose a potential threat to the U.S. national security, when at the same time, after almost two years of review, Global Affairs determined the U.S. does not pose a threat to developing earth observation facilities in Canada.

This lack of certainty and behaviour by Canada has been noted in the international space community. Consideration of future satellite facility development is on hold until such time as clarity in licensing is achieved.

It is also not helpful that Canada continues to send mixed messages both to northerners and to the international community. In 2016, Canada and the United States unilaterally placed a moratorium on Arctic offshore oil and gas development which has sterilized industrial activity in the region and placed uncertainty into the northern business environment.

In February 2017, while Prime Minister Trudeau was in Yellowknife to defend his Arctic drilling ban, he said, "We have closed one door of potential economic opportunity. We need to work together to ensure that we are opening many more doors of economic opportunity." What exactly those doors to economic opportunity would be to grow and diversify the northern economy has not yet been shared.

A more puzzling message by Canada is the invitation by the Prime Minister, in both Davos and San Francisco, to welcome the international community to "bring your high-tech to Canada," where the very audience he is speaking to are the proponents for which this government has withheld licensing.

The Northwest Territories has a history of prudently investing their limited resources into their communities and people. They have invested wisely in necessary public infrastructure such as bridges, highways and, more recently, a $110 million investment in fibre-optic infrastructure down the Mackenzie Valley to an Alberta gateway specifically to support ground station potential.

In the absence of a robust and formalized Arctic policy, the Northwest Territories, Nunavut and Yukon will continue to lag behind their southern counterparts and continue to be net recipients, rather than the possibility of becoming net contributors to Canada's national economy and social fabric.

pourraient obtenir des permis. Le gouvernement ne semble pas disposer de protocole, de processus ou d'échéancier clairs concernant les stations-satellites privées, mais en a manifestement pour les initiatives qu'il parraine.

Le plus étonnant, c'est l'indignation dont le Canada a récemment fait montre quand les États-Unis ont laissé entendre que l'acier et l'aluminium canadiens posaient une menace potentielle à leur sécurité nationale, alors qu'après un examen de près de deux ans, Affaires mondiales a déterminé que l'établissement d'installations d'observation de la Terre au Canada par les États-Unis ne représente pas de menace.

Le milieu spatial international a remarqué l'incertitude et le comportement du Canada et a suspendu le développement de futures stations-satellites jusqu'à ce que la situation soit claire au chapitre des permis.

Le fait que le Canada continue d'envoyer des messages ambigus aux habitants du Nord et à la communauté internationale n'améliore pas les choses. En 2016, le Canada et les États-Unis ont unilatéralement imposé un moratoire sur l'exploitation pétrolière et gazière extracôtière dans l'Arctique, ce qui a paralysé les activités dans la région et plongé le milieu des affaires du Nord dans l'incertitude.

En février 2017, alors qu'il était à Yellowknife pour défendre l'interdiction de forage, le premier ministre Trudeau a déclaré que le gouvernement avait fermé la porte à une occasion de développement économique, ajoutant qu'il fallait travailler ensemble pour exploiter de nombreuses d'autres avenues de développement économique. Il n'a pas encore précisé quelles seraient ces avenues qui permettraient de faire croître et de diversifier l'économie du Nord.

Plus déroutant encore est le message que le Canada a envoyé lorsque le premier ministre a invité, à Davos et à San Francisco, la communauté internationale à installer ses technologies de pointe au Canada, alors qu'il s'adressait aux promoteurs mêmes à qui le gouvernement n'a pas accordé de permis.

Les Territoires du Nord-Ouest se sont toujours montrés prudents quand ils investissent leurs ressources limitées dans les communautés et les gens. Ils ont effectué des investissements judicieux dans les infrastructures publiques nécessaires, comme les ponts et les autoroutes, et ont récemment investi 110 millions de dollars pour faire passer la fibre optique tout le long de la vallée du Mackenzie jusqu'à une passerelle située en Alberta, expressément à l'appui d'une station terrienne potentielle.

En l'absence d'une politique solide et officielle concernant l'Arctique, les Territoire du Nord-Ouest, le Nunavut et le Yukon continueront d'accuser du retard par rapport aux provinces du Sud et demeureront des bénéficiaires nets au lieu d'avoir la possibilité de faire une contribution nette à l'économie nationale et à la trame sociale du Canada.

The premier of the Northwest Territories, Premier Bob McLeod, once quipped in the *Globe and Mail* that his biggest challenge is keeping the federal government from turning the North "into a great big national park."

Canada must enunciate that the Arctic is in fact part of Canada's economic framework and respect the North's history of balancing environmental stewardship with economic development.

It is important in the current geopolitical context, given other nations' interest in the Arctic, to present a clear and unequivocal message that the Arctic is indeed of value to Canada.

While nothing will replace the value of a petroleum economy, investments in science, technology and innovation can be essential elements of the Arctic's new economic future.

I hope my presentation tonight has been informative. I would be pleased to answer any questions.

Thank you.

The Chair: Thank you both.

Senator Bovey: Thank you both for your presentations. I certainly very much appreciate it. It was very informative. There seems to be at least one question that's relevant for both your backgrounds and your work, and that's policy.

Dr. Friesen, in talking about the fact airline policies are those derived really in and for the South, but having to work in the North, my question to you is: Have you recommended specific policy changes to the federal government which would deal with some of the issues you're facing?

Mr. Zubko, likewise, I appreciate you're in the middle of a very changing and changeable scene. You, too, have talked about the lack of policy. What specific recommendations have you made policy-wise to help tie a conversation together or move the conversation forward?

Mr. Friesen: I personally put a lot of effort into the Emerson Report on Transportation done maybe three years ago. I know Mr. Emerson. I know some of what we suggested and wrote ended up in the report.

However, I'm hard-pressed to find anybody at Transport Canada who has implemented any of it or even studied it seriously. It's like another report that went on the shelf. It's an outstanding report. I don't agree with some of the recommendations, like paving runways is a total waste of money. But most of the recommendations in there are helpful.

Bob McLeod, premier ministre des Territoires du Nord-Ouest, a déjà déclaré au *Globe and Mail* que le plus difficile consistait à empêcher le gouvernement fédéral de transformer le Nord en un immense parc national.

Le Canada doit faire savoir que l'Arctique constitue en fait une composante du cadre économique du Canada et respecter l'histoire du Nord en conciliant l'intendance environnementale et le développement économique.

Au regard du contexte géopolitique actuel et de l'intérêt que d'autres pays portent à l'Arctique, il importe d'indiquer de manière claire et sans équivoque que l'Arctique a de la valeur pour le Canada.

Même si rien ne remplacera la valeur d'une économie fondée sur l'exploitation du pétrole, les investissements dans les sciences, la technologie et l'innovation peuvent jouer un rôle essentiel dans le nouvel avenir économique de l'Arctique.

J'espère que mon exposé de ce soir a été instructif. Je répondrai à vos questions avec grand plaisir.

Merci.

Le président : Je vous remercie tous les deux.

La sénatrice Bovey : Merci de vos exposés, que j'ai certainement beaucoup aimés, car ils étaient très instructifs. Il semble y avoir au moins une question qui s'avère pertinente compte tenu de votre expérience et de votre travail, et c'est celle des politiques.

Monsieur Friesen, lorsque vous dites que les politiques relatives aux compagnies aériennes sont en fait conçues pour le Sud et ne fonctionnent pas dans le Nord, j'aimerais savoir si vous avez recommandé au gouvernement fédéral des modifications précises à apporter aux politiques afin de résoudre certains problèmes auxquels vous êtes confrontés.

Monsieur Zubko, je comprends que vous êtes au milieu d'une scène qui évolue énormément. Vous, aussi, avez évoqué les lacunes au chapitre des politiques. Quelles recommandations précises avez-vous formulées à ce sujet pour lancer ou faire progresser la conversation?

M. Friesen : J'ai personnellement déployé beaucoup d'efforts dans le cadre du rapport sur les transports que M. Emerson a préparé il y a peut-être trois ans. Je connais M. Emerson, et je sais ce que nous avons proposé et ce qui s'est retrouvé dans ce rapport.

Il me serait toutefois difficile de trouver, à Transports Canada, quelqu'un qui aurait mis en œuvre ou simplement, étudié sérieusement ces propositions. C'est comme si ce rapport avait été remisé sur une tablette comme tant d'autres. Le gouvernement n'y a pas donné suite. Certaines recommandations, comme celle voulant que l'on pave les pistes,

The number one core key policy change I have been advocating since I've been back in Canada, five years now, has been the government adopt a European style of regulation. This is don't regulate Vancouver and Toronto, just like you don't regulate Rome to London, just open skies, fly as much as you want, price it the way you want, do whatever you want.

But on the fringes of Canada — Cambridge Bay, Iqaluit, Inuvik — those very long thin routes where communities have 1,600, 2,000, 3,000 people, those long routes don't support a deregulated free-for-all airline environment. They support a regulated environment where you identify a carrier capable of investing and capable of sustainable high-quality services, and you let that carrier do its thing. You can regulate prices so there is no price gouging. That's exactly what they do in Europe.

They go one step further in Europe. They subsidize. I have never asked for subsidies. I don't think you need subsidies. What you need is a rational market. We have a situation all over the North where essentially you have multiple airlines going into a little town where there are 10 passengers. Each one has twenty seats and they each load five passengers and fly out. Talk about carbon production for nothing; you have this kind of stuff. Both carriers are always on their knees trying to survive. That's no way to have sustainable modern air services.

The average airplane in the North is 30, 35 years old. When I was in Africa, I wasn't allowed to fly those airplanes. I come back here and Lisa Raitt tells me: Brock, don't talk about it. I don't want the world to know we have such old airplanes.

That's what our policy creates.

Mr. Zubko: Somewhere around 1980, Transport Canada — I will speak a little bit to Brock's business — put a plan in place, did an extensive study on the Mackenzie Valley to determine the air support mechanisms up and down the valley in support of the foregone Mackenzie Valley pipeline program. Around 1990, we got word they were planning to extend the runway in Tuktoyaktuk. We're from Inuvik, so that didn't seem like such a great idea to us. More particularly it was counter to the report done on Mackenzie Valley air corridors, as they called it. We went to Edmonton to Transport Canada and said, "We'd like to know how this policy changed." And they said, "What policy?" We said, "Well, it is called the Mackenzie air corridor program," and they looked at us, looked at each other and then they said, "Oh, that guy retired." So with it did the policy.

m'apparaissent comme un gaspillage de fonds, mais la plupart sont utiles.

Depuis mon retour au Canada, il y a maintenant cinq ans, j'ai principalement recommandé que le gouvernement adopte un mode européen de réglementation. Il ne devrait pas réglementer les activités aériennes à Vancouver et Toronto, pas plus que les gouvernements ne les réglementent à Rome ou à Londres. Il devrait adopter une politique de ciel ouvert et laisser les compagnies aériennes voler autant qu'elles le veulent au prix qu'elles veulent.

Par contre, aux extrémités au Canada, à Cambridge Bay, Iqaluit et Inuvik, les longs trajets étroits desservant des communautés de 1 600, 2 000 ou 3 000 âmes ne peuvent fonctionner dans un environnement aérien déréglementé. Il leur faut un contexte dans le cadre duquel on désigne un transporteur capable d'investir et d'offrir des services viables de haute qualité et on le laisse agir. On peut réglementer les prix pour éviter leur fixation, exactement comme on le fait en Europe.

En Europe, on va encore plus loin en offrant des subventions, chose que je n'ai jamais réclamée, car je ne pense pas qu'elles ne sont pas nécessaires. Ce qu'il faut, c'est un marché rationnel. Partout dans le Nord, de nombreux avions desservent de petites villes où attendent 10 passagers. Chaque avion comptant 20 sièges embarque cinq passagers avant de décoller. Voilà qui produit inutilement du carbone. Les deux transporteurs aériens luttent constamment pour survivre. Ce n'est pas ainsi qu'on offre des services aériens modernes.

L'avion moyen a 30 ou 35 ans dans le Nord. Quand j'étais en Afrique, je n'étais pas autorisé à prendre des avions aussi vieux, et voilà que, à mon retour au pays, Lisa Raitt me dit de ne pas en parler, car elle ne veut pas que le monde sache que nous utilisons de vieux coucous.

C'est là le résultat de nos politiques.

M. Zubko : Je parlerai brièvement des activités de Brock. Vers 1980, Transports Canada a instauré un plan et réalisé une étude exhaustive sur la vallée du Mackenzie pour déterminer les mécanismes d'appui aérien qu'il fallait implanter tout le long de la vallée pour soutenir le défunt programme de pipeline de la vallée du Mackenzie. Vers 1990, nous avons appris que l'on envisageait de prolonger la piste à Tuktoyaktuk. Étant d'Inuvik, nous n'étions pas enthousiasmés par ce projet, d'autant plus qu'il allait dans le sens contraire du rapport sur ce qu'on appelait les corridors aériens de la vallée du Mackenzie. Nous nous sommes donc rendus aux bureaux de Transports Canada à Edmonton pour nous informer des modifications apportées à la politique. Les fonctionnaires nous demandant de quelle politique il s'agissait, nous leur avons dit qu'elle s'appelait « programme des corridors aériens du Mackenzie ». Ils nous ont regardés et ont échangé des regards avant de nous répondre que le responsable de la politique était parti à la retraite. Voilà qui avait sonné le glas de la politique.

The problem, as I see it, is we do a lot of studying and talking about policy, but we don't create policy. I know over the course of your hearings, and I've read some of your previous dissertations and hearing minutes, I suspect most of what you're going to hear throughout the course of your program are the same subjects that have been discussed in the past. Again, the problem is none of these items get put into a long-term policy strategy for the North. They come, they go, the winds change and the policies evaporate, and it's really not a policy if that's the way it's working.

The Chair: Thank you. If I may follow up on Senator Bovey's question, Dr. Friesen, there was a time, and I remember it, when the Canadian transport commission regulated routes in Canada and particularly in Northern Canada. That was dissolved by a government.

Are you recommending this committee should recommend, at least for the more remote communities, we go back to regulation as opposed to deregulation of routes and prices?

Mr. Friesen: Yes, definitely, for sure, absolutely. Have I made myself clear? You have to go back to that; it doesn't work right now. Don't study; I don't want to say that word because that takes forever in this country.

The Europeans have done it. It works, just cross off the subsidy part, adopt the European program; it works. I lived and worked in Europe for 12 years. It works. It may not be perfect, but it certainly is a lot better than what we have. I wouldn't recommend you follow the American model, which is expensive and creates distortions. Europeans seem to have gotten it right — not perfect.

The Chair: If I may, you mentioned carbon pricing and the threat to costs and creating an economic burden in the Arctic. This is a set up question: Have there been any developments that you care to inform the committee about in this connection?

Mr. Friesen: I understand change is coming and the government has listened. On the carbon pricing issue an exemption is coming for the North. I welcome that very much.

As I said in my other remarks, I'm not critical of everything. The public-private partnership in Iqaluit, fantastic move by the government. They listened, they studied and they got it right.

Senator McIntyre: Thank you both for your presentations. My first question would be to Dr. Friesen.

À mon avis, le problème, c'est qu'on mène moult études et que l'on tient bien des discussions à propos des politiques, sans toutefois en élaborer. Après avoir pris connaissance de certaines de vos dissertations et de vos séances précédentes, je me doute que la plupart des propos que vous entendrez au cours de votre programme sont les mêmes qui ont été prononcés par le passé. Ici encore, le problème vient du fait qu'aucune de ces belles paroles ne se concrétise en une stratégie à long terme pour le Nord. Les gens vont et viennent, le vent tourne et les politiques s'évaporent. Si c'est ainsi que les choses se passent, ce n'est pas vraiment une politique.

Le président : Merci. Si je peux donner suite à la question de la sénatrice Bovey, monsieur Friesen, je me souviens du temps où la Commission canadienne des transports réglementait les itinéraires au pays, particulièrement dans le Nord. Un gouvernement a mis fin à cette réglementation.

Nous conseillez-vous de recommander le rétablissement de la réglementation — dans les communautés éloignées, du moins — au lieu de maintenir la déréglementation des itinéraires et des prix?

M. Friesen : Oui, certainement, assurément, absolument. Me suis-je bien fait comprendre? Il faut rétablir la réglementation, car la déréglementation ne fonctionne pas actuellement. Ne réalisez pas d'études; je ne veux pas prononcer ce mot, car ces démarches durent une éternité dans ce pays.

La méthode européenne fonctionne : adoptez-la, en n'offrant tout simplement pas de subvention. J'ai vécu et travaillé en Europe pendant 12 ans, et cela fonctionne. Ce n'est peut-être pas parfait, mais c'est certainement mieux que ce que nous avons. Je ne vous recommanderais pas de suivre le modèle américain, qui est onéreux et crée des distorsions. Les Européens semblent avoir trouvé une solution adéquate, à défaut d'être parfaite.

Le président : Si je puis intervenir, vous avez parlé de la tarification du carbone, faisant remarquer qu'elle menaçait de faire augmenter les coûts et de créer un fardeau économique dans le Nord. Je vous poserai donc une question piège : s'est-il produit des faits nouveaux dont vous voudriez nous faire part à ce sujet?

M. Friesen : Je crois comprendre que des changements se profilent à l'horizon et que le gouvernement nous a écoutés. Il s'apprête à accorder une exemption au Nord, nouvelle que j'accueille avec grand plaisir.

Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, je ne critique rien. Le partenariat public-privé à Iqaluit est une formidable démarche du gouvernement. Il a tendu l'oreille, étudié la question et fait ce qu'il fallait.

Le sénateur McIntyre : Je vous remercie tous les deux de vos exposés. Ma première question s'adresse à M. Friesen.

Dr. Friesen, item number 7 is one of the nine examples of Arctic transportation policy issues you have elaborated on. I note, contrary to Canada, other jurisdictions such as Denmark and Greenland have built economic activities in the Arctic. Could you elaborate on that please?

Mr. Friesen: With pleasure. Thirty years ago, when I was a graduate student, I did a regional economic study in the Arctic on resource development with renewable resources as opposed to non-renewable resources.

You have two kinds of developments in the North. You have mines, which create a lot of employment in the short term, usually for southerners who fly in. Mines are good; I'm not being negative on mines. The problem is with world mineral prices, Canada has waited for decades for the prices to be right in order to develop, and the mines don't come very quickly.

There are lots of renewable resources in the Arctic. The most obvious one is fish. The community of Pangnirtung on Baffin Island, not far from Iqaluit, has built a robust fishery. We carry it all on our airplanes virtually for free. We make no money on it. We want the fishery to develop. We carry that fish south, a million pounds in the last period I looked at, mostly char and turbot. The community has a real live economic base.

I sit with the fishery every year. There are a lot of people. They get paid piece work, like any other fisherman, paid by the fish, but a lot of people make a decent living, so you have a viable fishery.

Greenland has done that in spades. They have a huge fishing industry, as does Iceland. I don't understand why 30 years ago it seemed obvious to me that many communities could have a fishery. After 30 years there is one community with a fishery. It's like they've ignored the opportunity.

Tourism — Antarctica has 40,000 tourists a year. There are no hotels in Antarctica. We have no infrastructure in the North. All you need is floating hotels, which means if the ships are in Antarctica, they can come to Nunavut and park and maybe become hotels. Ships are nothing more than floating hotels. We have no infrastructure in the North for tourism whatsoever. If you want to lower prices of aviation, one of the best ways is to have more customers — you can spread your costs over a bigger base. But if there are no tourists, how do you get more customers? The North only grows at a certain rate.

Monsieur Friesen, le point nº 7 fait partie des neuf exemples de politiques relatives aux transports dans l'Arctique dont vous avez traité. Je remarque que, contrairement au Canada, des pays comme le Danemark et le Groenland ont instauré des activités économiques dans l'Arctique. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Friesen : Avec plaisir. Il y a 30 ans, alors que j'étudiais aux cycles supérieurs, j'ai effectué dans l'Arctique une étude économique régionale sur la mise en valeur des ressources, en comparant les ressources renouvelables et non renouvelables.

Le Nord fait l'objet de deux formes d'exploitation. Il y a les mines, qui créent beaucoup d'emplois à court terme, habituellement pour des habitants du Sud transportés sur place en avion. Les mines ont du bon et je n'ai rien à dire contre elles. Le problème vient des prix des minerais à l'échelle mondiale. Le Canada a attendu pendant des décennies que les prix soient bons pour développer les mines, et ces dernières n'entrent pas très rapidement en exploitation.

Sachez toutefois que l'Arctique foisonne de ressources renouvelables, la plus évidente étant le poisson. La communauté de Pangnirtung, sur l'île de Baffin, à proximité d'Iqaluit, a établi une pêche solide, dont nous transportons le fruit par avion presque gratuitement, sans réaliser le moindre profit, car nous voulons aider les pêches à prendre de l'expansion. Nous pouvons transporter les poissons vers le Sud. Au cours de la dernière période, nous avons transporté un million de livres de poissons, principalement de l'omble chevalier et du turbot. La communauté bénéficie ainsi d'une véritable assise économique.

Je rencontre les pêcheurs chaque année. Ils sont nombreux et sont payés à la pièce, pour chaque poisson, comme n'importe quels autres pêcheurs. Cependant, bien des gens peuvent gagner décemment leur vie; la pêche est donc viable.

Le Groenland, à l'instar de l'Islande, a fait bien plus, établissant une immense industrie de la pêche. Je ne comprends pas pourquoi, alors qu'il me semblait évident qu'il aurait pu y avoir des activités de pêche il y a 30 ans, il n'y a qu'une communauté pratiquant la pêche après tout ce temps. C'est comme si les communautés avaient laissé passer l'occasion.

Dans le domaine du tourisme, l'Antarctique attire 40 000 touristes par année. Or, il n'y a pas d'hôtel ou d'infrastructure dans le Nord. Tout ce qu'il faut, ce sont des hôtels flottants. Les navires qui sillonnent l'Antarctique peuvent venir au Nunavut, jeter l'ancre et peut-être devenir des hôtels. Les navires ne sont rien d'autre que des hôtels flottants. Il n'y a dans le Nord aucune infrastructure touristique. Si on veut réduire les prix dans le domaine de l'aviation, une des meilleures manières d'y parvenir consiste à accroître le nombre de clients afin de répartir les coûts sur un plus grand bassin. S'il n'y a pas de touristes, comment augmenter le nombre de clients? Le Nord ne peut croître qu'à un certain rythme.

Tourism and fishing focus on the renewable sector.

There is another aspect which is a bit more controversial if you like. To me that's a no-brainer to do the fisheries; the other is mining. Most of the mines up there don't employ northerners. Most people fly in on airlines like my very own. If you can't find a way to give employment to the local people out of the mine, you can at least use the northern airlines that have employment — we employ 400 people in the North — rather than using Montreal-based charter companies with 40-year-old airplanes, force the mining companies to use one of the two or three airlines more or less based in the Arctic and you will give employment to the northerners. If you can't get them work in the mines, they will work on the airplanes. I would like to have more local pilots and flight attendants and mechanics. Airlines create high-quality jobs, not just grunt jobs loading bags.

Senator McIntyre: On the issue of airport infrastructure, I understand you are working on another public-private partnership to upgrade Arctic transportation infrastructure. Are there any obstacles or impediments to your project, and if so, what are they?

Mr. Friesen: Yes, medical travel is funded entirely by the federal government. The federal government gives money to the Nunavut government who buys medical travel.

Medical travel supports the airline industry in the North. How does that relate to runways? We would like to buy eight new 48-seat turbo prop airplanes for the North. If we can have a medical contract for 10 years exclusively, we will buy eight new airplanes for the North. These airplanes can land on all the existing runways. Pangnirtung, it's $300 million for a new runway, and they want to build it on a plateau where the crosswinds will blow the airplanes off and the fog is worse than in the valley. We're willing to buy the airplanes. My owners, the Inuit of northern Quebec, are willing to support me buying the airplanes to fly this. We need a 10 year secure medical contract to make it a manageable risk. We'll do the work. Government doesn't have to spend a billion dollars on northern runways for 30,000 people living in communities of 1,000 people.

It doesn't quite fit within the perspective of the Government of Nunavut yet. We'll see with the new premier. The old premier was interested, but what does that mean? I don't know. That proposal will probably be quite public in the next four weeks

Le tourisme et la pêche mettent l'accent sur le secteur renouvelable.

Il y a un autre point qui soulève un peu plus la controverse, si l'on peut dire. À mon avis, il est évident qu'il faut s'adonner à la pêche. L'autre industrie est celle des mines. Or, un grand nombre de mines n'emploient pas d'habitants du Nord. La plupart des travailleurs utilisent des compagnies aériennes comme la mienne. Si on ne peut offrir d'emploi aux gens de l'endroit dans les mines, on peut au moins utiliser les compagnies aériennes, qui emploient 400 personnes dans le Nord, au lieu de faire appel à des transporteurs nolisés de Montréal qui utilisent des appareils datant de 40 ans. En obligeant les sociétés minières à utiliser deux ou trois compagnies aériennes desservant plus ou moins l'Arctique, on donnera de l'emploi aux habitants du Nord. S'ils ne peuvent travailler dans les mines, ils travailleront sur les avions. Je voudrais qu'il y ait plus de pilotes, d'agents de bord et de mécaniciens locaux. Les compagnies aériennes offrent des postes de bonne qualité, pas de simples emplois manuels se résumant à charger des sacs.

Le sénateur McIntyre : En ce qui concerne la question des infrastructures aéroportuaires, je crois comprendre que vous travaillez à un autre partenariat public-privé afin d'améliorer les infrastructures de transport dans l'Arctique. Votre projet se heurte-t-il à des obstacles ou à des écueils? Si c'est le cas, quels sont-ils?

M. Friesen : Oui. Les déplacements à des fins médicales sont entièrement financés par le gouvernement fédéral. Ce dernier verse les fonds au gouvernement du Nunavut, qui paie des voyages.

Les déplacements à des fins médicales appuient l'industrie aérienne dans le Nord. Quel lien existe-t-il avec les pistes? Nous voudrions acquérir huit nouveaux avions turbopropulsés de 48 sièges pour le Nord. Si nous pouvons obtenir un contrat d'exclusivité de 10 ans dans le domaine des déplacements à des fins médicales, nous les achèterons. Ces avions peuvent atterrir sur les pistes existantes. À Pangnirtung, la construction d'une nouvelle piste coûterait 300 millions de dollars, et les promoteurs veulent la construire sur un plateau où des vents latéraux balayeront les avions et où le brouillard est pire que dans la vallée. Nous sommes prêts à acheter les avions. Mes propriétaires, les Inuits du Nord du Québec, sont disposés à nous aider à les acquérir pour offrir des services. Il nous faut toutefois obtenir un contrat ferme de transport médical pour que le risque soit gérable. Nous ferons le travail. Le gouvernement n'a pas à investir un milliard de dollars dans les pistes du Nord pour 30 000 habitants disséminés dans des communautés de 1 000 âmes.

Ce projet ne cadre pas encore avec le point de vue du gouvernement du Nunavut. Nous verrons ce que le nouveau premier ministre en pense. L'ancien était intéressé, mais qu'est-ce que cela veut dire? Je l'ignore. Cette proposition deviendra

because we're about to sign a LOI to buy airplanes subject to getting the medical contract. No one else can do that.

Senator McIntyre: Mr. Zubko, if I may, the problem appears to be one of licensing, in other words, clarity in licensing earth observation facilities in Inuvik. Is there any reason why the federal government is so slow in issuing licences? What appears to be the problem?

Mr. Zubko: There have been two mandatory reviews of the legislation since it has been enacted.

To give an idea of how much attention was paid to the first one, the second one started out by saying everything we told you five years ago still applies. As I said in my introduction, space is moved very rapidly, so the requirements have changed dramatically.

The reports or reviews that were done identified quite a number of problems with the legislation. One identified it did not meet the new or the existing requirements of space entities. It indicated Global Affairs was understaffed and underfunded for the purpose of issuing these licences and did not have the expertise within the department to really understand the requirements.

It was quite a long review. A lot of those criticisms or observations made by McGill University are the items we seem to be running into in terms of processing the licences. There is no defined timeframe for the licence application process. There is no checklist to determine are you eligible or not eligible, can you meet the various requirements that maybe imposed? It's a very unusual process.

One of the items was perhaps Global Affairs is not the right place for this legislation to be housed any longer. Maybe it should go to somebody like ISED who is a licensing body to a great extent.

Senator Oh: Thank you for your excellent information. Do you have any idea how much has been invested to date on the grounds of Inuvik to support the satellite industry?

Mr. Zubko: I can't give you the exact numbers. I know it's well over $50 million. I mentioned earlier the Northwest Territories government has invested $110 million in fibre infrastructure and has also committed to support that infrastructure to the tune of probably another $140 million over the next 20 years.

probablement publique dans les quatre prochaines semaines, parce que nous nous apprêtons à signer une lettre d'intention en vue d'acheter des avions si nous obtenons le contrat de transport médical. Personne d'autre ne peut offrir ce service.

Le sénateur McIntyre : Monsieur Zubko, si je puis intervenir, il semble exister un problème à propos des permis ou, en d'autres mots, de la clarté entourant la délivrance de permis aux installations d'observation de la Terre à Inuvik. Y a-t-il une raison pour laquelle le gouvernement fédéral fait preuve d'une telle lenteur quand vient le temps de délivrer des permis? Qu'où le problème semble-t-il venir?

M. Zubko : La loi a fait l'objet de deux examens obligatoires depuis son adoption.

Pour vous donner un aperçu de l'attention accordée lors du premier examen, on a commencé le deuxième en disant que tout ce qui avait été dit lors du premier était encore valable. Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, le domaine spatial évolue très rapidement et les exigences ont changé considérablement.

Les rapports ou les examens réalisés ont mis en lumière un certain nombre de problèmes dans la loi, notamment le fait qu'elle ne cadre pas avec les exigences nouvelles ou existantes des entités spatiales. Le document indiquait qu'Affaires mondiales manquait de personnel et de fonds pour délivrer les permis et ne possédait pas l'expertise nécessaire pour réellement comprendre les exigences.

L'examen en question était fort long. Un grand nombre des critiques ou des observations formulées par l'Université McGill correspondent aux problèmes que nous rencontrons au chapitre du traitement des permis. Le ministère n'a pas d'échéancier défini dans le cadre du processus de demande de permis, ou de liste de vérification pour déterminer si les demandeurs sont admissibles ou non et s'ils peuvent satisfaire aux diverses exigences qui pourraient être imposées. C'est un processus très inhabituel.

Certains ont fait remarquer qu'Affaires mondiales n'était peut-être plus l'organisme compétent pour appliquer cette loi. Peut-être faudrait-il en confier l'exécution à un organisme comme Innovation, Sciences et Développement économique Canada, qui délivre de nombreux permis.

Le sénateur Oh : Je vous remercie de ces excellents renseignements. Avez-vous une idée des sommes investies jusqu'à maintenant à Inuvik à l'appui de l'industrie des satellites?

M. Zubko : Je ne peux vous fournir les chiffres exacts. Je sais toutefois que c'est bien plus de 50 millions de dollars. J'ai indiqué plus tôt que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a investi 110 millions de dollars dans la fibre optique et s'est en outre engagé à soutenir ces infrastructures en fournissant

I think the infrastructure in place is probably somewhere between $50 million and $100 million, plus the fibre.

Senator Oh: Does this cover the whole North, across the whole area?

Mr. Zubko: The attributes of Inuvik for this kind of industry are unique, as I mentioned. Particularly we have road access into Inuvik which is quite important. A lot of the equipment is large. Flying it or sending it by ship is an expensive proposition. We have good air service into Inuvik with three different airlines running in daily.

We have sufficient infrastructure and contractors to be able to build this infrastructure for the space companies, the ground station companies. We have a lot of advantages.

The further north you are the better it is from the point of view of being able to see these low-earth orbiting satellites. It is more applicable to Inuvik than it is to other parts of the Arctic.

Senator Bovey: I have to go back to the comment you made, Dr. Friesen, about needing more pilots. You mentioned 13 per cent of the employees of First Air are Indigenous.

My question, I guess to both of you, what about training? You mentioned the workers primarily come from the South. What needs to be done to encourage Indigenous and northern folks to take the training? Is it possible? Is there the infrastructure to deliver the necessary training so hiring can take place from the North?

I don't know how that plays into the projects on your plate, Mr. Zubko. I'm sure it is not that different. I read in the last 48 hours about the desire of all three territories to have a university of the Arctic and that seems to be moving forward. Yet I read today that 65 per cent of children live in poverty in Churchill. How do we square all that?

How do we provide the training so that so many people aren't living in poverty, and you can do hiring from the North and not be so South-dependent?

Mr. Friesen: I'm less than an expert on education and training. Speaking for my own industry, we basically have different categories of jobs, with different skill sets. The most difficult to fill is the job of a pilot because a pilot has to fly small airplanes, ideally for a lot of hours, 1,500 hours, and then they get to graduate to larger planes. We don't have small airplanes.

probablement jusqu'à 140 millions de dollars supplémentaires au cours des 20 prochaines années.

Je pense qu'un montant entre 50 et 100 millions de dollars a probablement été investi dans les infrastructures, et c'est sans compter la fibre optique.

Le sénateur Oh : Ces chiffres concernent-ils le Nord tout entier?

M. Zubko : Comme je l'ai indiqué, Inuvik jouit de caractéristiques uniques pour ce genre d'industrie, étant notamment doté d'un accès routier, ce qui est très important. L'équipement étant en grande partie volumineux, son expédition par avion ou par bateau s'avère fort onéreuse. Inuvik est bien desservie quotidiennement par trois compagnies aériennes.

Il s'y trouve suffisamment d'infrastructures et d'entrepreneurs pour construire des stations terrestres pour les entreprises spatiales. Nous bénéficions de nombreux avantages.

Plus on monte dans le Nord, mieux on est en mesure de voir les satellites qui orbitent à basse altitude autour de la Terre, situation qui s'applique plus à Inuvik que dans d'autres régions de l'Arctique.

La sénatrice Bovey : Je me dois de revenir à ce que vous avez dit sur le fait que vous avez besoin d'un plus grand nombre de pilotes, monsieur Friesen. Vous avez indiqué que 13 p. 100 des pilotes de First Air sont des Autochtones.

Ma question — qui s'adresse à vous deux, je suppose — concerne la formation. Vous avez dit que les travailleurs viennent principalement du Sud. Que faut-il faire pour encourager les Autochtones et les habitants du Nord à suivre la formation? Est-ce possible? Existe-t-il des infrastructures afin d'offrir la formation nécessaire pour pouvoir engager des habitants du Nord?

J'ignore de quelle manière cela cadre avec les projets que vous envisagez, monsieur M. Zubko. Je suis certaine que ce n'est pas tellement différent. Au cours des 48 dernières heures, j'ai lu que les trois territoires souhaitent l'établissement d'une université dans l'Arctique, un projet qui semble prendre forme. J'ai cependant lu que 65 p. 100 des enfants vivent dans la pauvreté à Churchill. Comment concilier tout cela?

Comment pouvons-nous offrir la formation aux gens afin de réduire considérablement la pauvreté et ainsi être en mesure d'embaucher des gens du Nord plutôt que de dépendre autant de la main-d'œuvre du Sud?

M. Friesen : Je suis loin d'être un expert en éducation et en formation. Dans l'industrie pour laquelle je travaille, je peux vous dire qu'il existe différentes catégories d'emplois, qui nécessitent différentes compétences. Ce sont les postes de pilote qui sont les plus difficiles à pourvoir, car un pilote doit piloter de petits appareils pendant un très grand nombre d'heures, à savoir

If other small carriers, with small airplanes, don't bring the pilots up to speed it's hard for us to recruit pilots.

Mechanics are easier. That's a situation where, if the schools are providing enough encouragement and ideas for their students, such that they get interested in doing things like that, then somebody has to send them to the South to school, and they can come back. They do come back, and a mechanic's job at an airline, whether it's Air Canada or First Air, is a good job. It pays well. You feel good after work. It's fairly high-tech work. It is not like changing the oil on your 1957 Chev. It's high-tech work.

On the service side of it, on flight attendants, that's a lot easier, but we have not been very successful at recruiting flight attendants. Part of that is union seniority, which means we don't hire very many. You don't have very many opportunities. It's relatively easy, for the semi-skilled, cargo-type jobs, to hire.

If the school or social system is failing the children of the North, it's too late when you get to me. I can't do very much about that. The statistics you read are real. I see it when I go up in the North. It is just like the small villages in Ghana, which is sad.

Senator Bovey: With New North Networks, there must be all sorts of potential opportunities, and perhaps you can talk about the hiring and training and job security you're dreaming of?

Mr. Zubko: In the satellite-ground-station industry at the moment, there are only part-time jobs, which is why my company has been retained, to a great extent, to look after these facilities. It's not a full-time job. There's economic activity that comes about from the construction phase of these facilities, which is a good thing. It is spread fairly widely across the community. There's some movement to try to take some of these products that come from the satellite download and apply them to local situations, by local offices or facilities in Inuvik and possibly other places. For example, there's good reason for Inuvialuit to be concerned about, and study, coastline erosion as the ice opens up and we get more waves in the Beaufort Sea washing into shore. There is some movement there to try to bring that kind of activity to be available for employment, but, of course, that's a fairly long-term process. First of all, to develop the requirements and the concepts behind the programs and, of course, also the education. I think part of the problem we have in our part of the country and probably other parts of the North is

1 500 heures, avant de pouvoir piloter de plus gros aéronefs. Nous ne possédons pas de petits appareils. Si d'autres petits transporteurs, qui eux possèdent de petits appareils, ne s'occupent pas de mettre les compétences des pilotes à niveau, il est alors difficile pour nous de recruter des pilotes.

Il est plus facile de recruter des mécaniciens. Si les écoles encouragent leurs élèves à choisir ce métier, si elles suscitent un intérêt chez eux pour ce genre d'emploi, il est certain que ceux qui choisiront ce domaine devront suivre leur formation dans le Sud, puis revenir travailler dans le Nord. Lorsqu'ils reviennent, ils peuvent obtenir un emploi de mécanicien chez un transporteur aérien, qu'il s'agisse d'Air Canada ou de First Air, qui est un emploi bien rémunéré. C'est un travail satisfaisant qui est lié dans une large mesure à la haute technologie. Il ne s'agit pas seulement d'effectuer des vidanges d'huile sur votre Chevrolet 1957; c'est un travail qui demande des connaissances en haute technologie.

Pour ce qui est des agents de bord, c'est beaucoup plus facile, mais nous n'avons toutefois pas réussi à en recruter beaucoup. Nous en recrutons peu, en raison de l'ancienneté syndicale. Il n'y a pas beaucoup de possibilités. En ce qui a trait aux emplois semi-spécialisés dans le domaine du transport de fret, le recrutement est assez facile.

Si le système scolaire ou social n'a pas réussi à former adéquatement les jeunes dans le Nord, il n'y a pas vraiment grand-chose que je puisse faire pour remédier à cette situation. Les statistiques dont vous avez pris connaissance sont exactes. Je le constate lorsque je suis dans le Nord. On se croirait dans de petits villages au Ghana; c'est triste.

La sénatrice Bovey : Toutes sortes de possibilités doivent exister au sein de New North Networks. Vous pourriez peut-être nous parler de l'embauche, de la formation et de la sécurité d'emploi dont vous rêvez?

M. Zubko : À l'heure actuelle, dans l'industrie des stations terrestres, il n'y a que des emplois à temps partiel, et dans une large mesure, c'est la raison pour laquelle ma compagnie a été choisie pour s'occuper de ces installations. Il n'y a pas d'emploi à temps plein. La construction de ces installations contribue à l'activité économique, ce qui est une bonne chose. L'ensemble de la collectivité en profite. On essaie en ce moment de faire en sorte que les données fournies par les satellites puissent être utilisées à l'échelon local, par des bureaux ou des installations à Inuvik et possiblement ailleurs. Par exemple, il existe une bonne raison pour Inuvialuit de se préoccuper de l'érosion des côtes, et d'étudier ce phénomène, à mesure que la glace disparaît et que les vagues s'intensifient dans la mer de Beaufort et viennent frapper le littoral. On s'efforce actuellement de générer ce genre d'activité afin de créer des emplois, mais, bien entendu, il s'agit d'un processus qui prend passablement de temps. Premièrement, il faut élaborer les critères et les concepts sur lesquels s'appuient les programmes et, bien sûr, la formation. Ce qui constitue une

our society has been pretty beat up over the years. In my life, I have witnessed some huge booms that promised a long-term economy, long-term jobs. People went out. They got excited. They got good jobs. They were able to provide for their families, and, in a flash, those jobs were all gone. People went home.

They now could not take care of their families. Their children suffered. The idea of making sure their children went to school evaporated, to a great extent. Then, another boom would come along, and the same thing would happen. People would go out. They'd create wealth for themselves. They'd look after their families, and they'd have expectations for the future. They'd be dashed, again, in a flash.

That's happened over and over again in the Mackenzie Delta and other parts of the Northwest Territories. It creates a situation that is very difficult to recover from. It takes a long, long time.

Again, I think we come back to: What are you going to do with the North? Is this going to be part of Canada? Is this going to be part of our economic framework for the country, or are we always going to be the red-headed stepchild, so to speak? It's a huge problem, in my estimation.

Mr. Friesen: I'd like to make one other observation on a topic I'm less than an expert in. It seems to me building a university in the North is not the place to start. The place to start is with primary and secondary education because the standard of education across communities in the North is pitifully low in many cases. Yes, they send southern teachers, and they're all teacher trained. But whatever methods or techniques they're using are not very good because the children don't come out with the basics. They don't come out with the motivation. Something is wrong. My general observation would be to spend the money when the kids are six to 16, and let them go South for more education. Canada has a wonderful university and technical school system. Let them go to the best schools, but get them ready for it.

The Chair: Mr. Zubko, I'd like to drill down a bit on the situation you described to us, where the Mackenzie Delta, where you live, is in need of new economic activities after the moratorium on oil and gas development was announced. I think you were referring to the offshore drilling boom in the Beaufort Sea when you talked about the good times when everybody could work.

partie du problème dans notre région et probablement dans d'autres régions du Nord, c'est le fait que notre société a eu la vie dure au fil des ans. Durant ma vie, j'ai été témoin de booms économiques qui ont suscité la promesse d'une activité économique et d'emplois à long terme. Les gens se sont enthousiasmés, ils sont venus et ils ont obtenu de bons emplois. Ils ont été en mesure de subvenir aux besoins de leur famille, puis, du jour au lendemain, ces emplois ont disparu. Les gens ont dû retourner chez eux.

Ils ne pouvaient plus alors subvenir aux besoins de leur famille, et leurs enfants ont souffert. Ils ne pouvaient plus assurer la scolarité de leurs enfants, dans la plupart des cas. Ensuite, il y a eu un autre boom économique, et le même scénario s'est répété. Les gens sont venus dans le Nord et ils ont pu s'enrichir. Ils pouvaient subvenir aux besoins de leur famille et ils avaient des attentes pour l'avenir. Encore une fois, du jour au lendemain, tout cela a pris fin.

C'est ce qui s'est produit à maintes reprises dans la région du delta du Mackenzie et dans d'autres régions des Territoires du Nord-Ouest. C'est une situation dont il est difficile de se remettre. Il faut beaucoup de temps pour s'en sortir.

Encore une fois, cela nous amène à nous poser les questions suivantes : qu'allons-nous faire avec le Nord? Est-ce qu'il sera considéré comme faisant partie du Canada? Est-ce qu'il sera inclus dans le cadre économique canadien, ou est-ce qu'il sera toujours l'enfant pauvre du pays, pour ainsi dire? Ce sont des questions très importantes à mon avis.

M. Friesen : J'aimerais formuler une autre observation sur un sujet dont je ne suis pas du tout un expert. Il me semble que mettre en place une université dans le Nord n'est pas la première chose à faire. Ce qu'il faut faire en premier lieu, c'est améliorer l'éducation primaire et secondaire, car la qualité de l'éducation dans le Nord laisse beaucoup à désirer dans bien des cas. Il est vrai qu'on y embauche des professeurs du Sud, qui ont suivi une formation d'enseignants. Toutefois, leurs méthodes ou leurs techniques d'enseignement ne sont pas très bonnes, car les enfants n'apprennent pas les bases. Ils ne sont pas motivés. Il y a quelque chose qui ne fonctionne pas bien. Selon moi, il faudrait investir dans l'éducation des élèves de 6 à 16 ans. Les jeunes devraient ensuite poursuivre leurs études postsecondaires dans le Sud. Il y a au Canada d'excellentes universités et écoles techniques. Il faut permettre aux jeunes du Nord d'étudier dans les meilleures écoles, mais il faut d'abord qu'ils aient été bien préparés.

Le président : M. Zubko, j'aimerais discuter davantage de la situation que vous nous avez décrite. Vous nous avez dit que la région du delta du Mackenzie, où vous habitez, a besoin de nouvelles activités économiques depuis qu'on a décrété un moratoire sur l'exploitation pétrolière et gazière. Je crois que vous faisiez référence à cette période où le forage en mer était en

You've gone into this earth-station economic potential, with Inuvik's strategic location. The federal government built, owns and operates one facility, which has been licensed for several European clients and for Canada. But there's another facility that has been built, another similar facility.

Why did Kongsberg Satellite Services — I think that's from Norway — decide to build their own station and not partner with the NRCan-owned and operated facility?

Mr. Zubko: There are quite a number of reasons, senator.

The governance model developed by NRCan was circulated in the earlier days, 2010, 2011, in that area. The private satellite-ground-station operators present at those meetings were critical of the one-stop-shop concept NRCan put forth. They also had problems with the fact the land would be owned by the Canadian government, which, for the smaller companies, would make it difficult to mortgage their equipment that they put on government property.

All of these concerns were left with the NRCan people.

They pretty much ignored all of them. Then, to exacerbate the situation, they hired MacDonald Dettwiler and Associates, MDA, to have exclusivity over that entire development, which basically allowed them to contract local people or other companies and up the cost of the services they were providing to companies wishing to build there.

Both the Norwegian and U.S. companies had quite extensive discussions with NRCan about locating there. In the final analysis, they had three particular problems. One was they couldn't meet the timeline; they couldn't meet the cost expectations and third, there was a requirement for all of their licensing details to be channelled through MDA to the RSSSA or to Global Affairs. That was a problem for them because that meant they had to potentially give proprietary information that would be revealed in a licence application to a company they considered to be their competition.

Those were the three reasons they stated to me when they asked me if there was another opportunity for them to locate in Inuvik. Had there not been, they would have moved to Alaska

plein essor dans la mer de Beaufort lorsque vous avez parlé de la belle époque où tout le monde avait un travail.

Vous avez décidé d'exploiter le potentiel économique d'une station terrestre, compte tenu de l'emplacement stratégique d'Inuvik. Le gouvernement fédéral a construit une installation, et c'est lui qui en est le propriétaire et l'exploitant. Plusieurs clients européens et canadiens sont autorisés à l'utiliser. Il y a aussi une autre installation qui a été construite, qui est similaire.

Pourquoi Kongsberg Satellite Services — une entreprise norvégienne je crois — a-t-elle décidé de construire sa propre station plutôt que de conclure un partenariat avec l'installation dont le ministère des Ressources naturelles est le propriétaire et l'exploitant?

M. Zubko : Il y a un certain nombre de raisons, monsieur le sénateur.

Au début, en 2010 ou en 2011, le ministère a fait connaître le modèle de gouvernance qu'il avait élaboré. Les exploitants de stations terrestres privées qui étaient présents lors des rencontres ont critiqué le principe du guichet unique présenté par le ministère. Ce qui ne leur plaisait pas non plus, c'est le fait que le gouvernement canadien serait propriétaire des terres, ce qui ferait en sorte que les petites entreprises auraient de la difficulté à hypothéquer l'équipement qu'ils allaient installer sur les terres appartenant au gouvernement.

Toutes ces préoccupations ont été adressées aux représentants du ministère.

Les représentants ont fait fi de ces préoccupations. Ils ont, en plus, aggravé la situation lorsqu'ils ont embauché la société MacDonald Dettwiler and Associates, la société MDA, pour gérer en exclusivité tout le développement. Cette société était donc essentiellement autorisée à donner des contrats à des gens de la région ou à des entreprises et à hausser le coût des services fournis aux entreprises qui souhaitaient construire des installations là-bas.

Les sociétés norvégienne et américaine ont longuement discuté avec le ministère concernant le fait de s'installer là-bas. Au bout du compte, il y avait trois problèmes en particulier. Premièrement, ces sociétés n'étaient pas en mesure de respecter l'échéancier; deuxièmement, elles ne pouvaient pas assumer les coûts exigés; et troisièmement, elles devaient transmettre tous les détails de leurs demandes de permis aux responsables de la Loi sur les systèmes de télédétection spatiale ou à Affaires mondiales par l'entremise de la société MDA. Cela leur posait un problème, car elles devraient fournir des renseignements exclusifs qui figurent dans leurs demandes de permis à une société avec laquelle elles considèrent être en concurrence.

Ce sont les trois raisons qu'elles m'ont données, lorsqu'elles m'ont demandé s'il existait une autre possibilité pour elles de s'établir à Inuvik. Si une telle possibilité n'avait pas existé, elles

and we would not be having this discussion. Those problems still exist today. I think there is becoming a realization about putting everything through a company like McDonald Dettwiler, especially considering the changes they have gone through in the last couple of years: they are now essentially an American-controlled company called Maxar. It is kind of ironic that we have an American-owned company controlling our Canadian satellite ground stations, including all the government ones.

There are a few of those kinds of issues that have to be put away. I can tell you when we built the ground station for Kongsberg and Planet, we went from virgin ground to operational status in six months. We did it much cheaper. In fact, we built the entire ground station for less than what they were quoted to put in for just the satellite dishes foundations and support themselves. They wouldn't have had to build any buildings or anything like that. We would put the buildings in. We did all of that for less than what it would have cost them simply to have the foundations and extended infrastructure put to them.

The Chair: The local private sector — namely your firm, I understand — built a facility next to the government facility, but your clients, Kongsberg and Planet, are still waiting for a licence while licences are being given to patrons of the government-run facility. Am I correct in summarizing?

Mr. Zubko: That's essentially correct, yes.

The Chair: Can you explain why there is a problem in getting licensing approval for KSAT and Planet? Is their data any different than the data being downloaded in the government station?

Mr. Zubko: Right now, some of the data KSAT contracted to the European Space Agency is being downloaded by the Germans in Inuvik. It's the same data. The Planet data is a little different. It's a lower resolution product and it's a much higher repeatability. That means they can look at the same place on earth many more times. They have about 180 satellites in their constellation. I believe it's the largest earth observation constellation anywhere.

The Chair: Are there security issues that are making Global Affairs nervous about giving licences to the companies you mentioned?

Mr. Zubko: I think security was raised by NRCan. NRCan made it very clear they were not happy about this additional ground station being put in place. They stated many times it would never get licensed. We have a substantial understanding they had lobbied very hard with other government departments,

se seraient installées en Alaska et nous n'aurions pas cette discussion en ce moment. Ces problèmes existent encore aujourd'hui. Je crois qu'on a pris conscience de ce qu'on a fait, lorsqu'on a tout mis entre les mains d'une société comme McDonald Dettwiler, compte tenu des changements qu'elle a subis au cours des dernières années. Maintenant, elle est essentiellement une société sous contrôle américain qui s'appelle Maxar. Il est un peu ironique que nous ayons maintenant une société appartenant à des Américains, qui contrôle nos stations terrestres, y compris celles qui appartiennent au gouvernement.

Quelques-uns de ces problèmes doivent être éliminés. Je peux vous dire que, lorsque nous avons construit la station terrestre pour Kongsberg et Planet, nous sommes passés de l'étape zéro à l'état opérationnel en six mois. Nous l'avons fait à un coût beaucoup moindre. En effet, nous avons construit toute la station terrestre à un coût qui se situe en dessous de ce qui avait été prévu pour uniquement les fondations et les supports pour les antennes paraboliques. Elles n'avaient pas à construire les bâtiments, car nous allions nous en occuper. Nous avons fait tout cela pour un coût moindre que ce qu'auraient coûté les fondations et l'infrastructure uniquement.

Le président : Le secteur privé local — précisément votre entreprise, d'après ce que je comprends — a construit une installation à proximité de celle du gouvernement, mais vos clients, Kongsberg et Planet, attendent toujours d'obtenir un permis, alors qu'on en donne aux clients de l'installation exploitée par le gouvernement. Est-ce exact?

M. Zubko : C'est exact.

Le président : Pouvez-vous expliquer pourquoi il y a un problème avec l'approbation des permis pour KSAT et Planet? Est-ce que leurs données sont différentes de celles obtenues par la station du gouvernement?

M. Zubko : Actuellement, certaines des données que KSAT transmet à l'Agence spatiale européenne, en vertu d'un contrat avec elle, sont téléchargées par les Allemands à Inuvik. Ce sont les mêmes données. Les données de la société Planet sont un peu différentes. La résolution est plus faible et la répétabilité est beaucoup plus élevée. Cela signifie qu'il est possible d'examiner le même endroit sur la terre un bien plus grand nombre de fois. Sa constellation compte environ 180 satellites. Je crois que c'est la plus importante constellation qui existe.

Le président : Y a-t-il des questions de sécurité qui font hésiter le ministère des Affaires mondiales à octroyer des permis aux entreprises que vous avez mentionnées?

M. Zubko : Je crois que la question de la sécurité a été soulevée par le ministère des Ressources naturelles. Il a fait savoir qu'il n'aimait pas qu'une autre station terrestre ait été construite. Il a affirmé à de nombreuses reprises qu'il n'octroierait jamais de permis. Nous savons qu'il a exercé des

including Global Affairs, to see these licences wouldn't be delivered.

Security is a funny thing. As soon as somebody raises the spectre of security everybody backs away. I think that's a lot of what happened with these licence applications.

The Chair: Are we in danger of losing investment in Inuvik because of these licensing problems? Have there been any investments lost because of what seems to be uncertainty in that area?

Mr. Zubko: There has been. I don't know how much for sure. I know KSAT took at least three programs to Chile where they built a ground station and had it licensed in 90 days. I'm sure, without a doubt, there are opportunities that have not been presented simply because the proponents know of the problems that exist. It's a small world in the space industry. It doesn't take very long for people to know there is a problem.

The Chair: What about Kongsberg and Planet? Are your clients they still hanging in there despite the delay?

Mr. Zubko: They are. There has been some movement in the last two months, I guess. They are now having back and forth conversations. There has been a draft of licence conditions forwarded to the two companies. They are reviewing them to try to figure out how they can comply with those in a manner that is satisfactory to Global Affairs Canada. We're optimistic.

However, this only fixes the current problem. This does not fix the real problem, which is we have a legislative situation not conducive to attracting investment in Canada.

The Chair: What advice would you give to the ministers of Global Affairs and NRCan if they were here today?

Mr. Zubko: Well, I think NRCan has to recognize they put together an incorrect model and it's failed. They have to try and fix it. We're more than happy to try and help them fix it. This is an important industry for Inuvik. I can tell you they have not engaged. They have spurned approaches by KSAT and Planet to do cooperative ventures but they have to recognize they have a problem.

We want it to work. It's important to Inuvik the government facility work. It's important the private facility works. It's also very important the federal government figure out how to deal with their space policies. My recommendation would be that Global Affairs apply to the greatest extent possible the recommendations from the McGill University review done in February 2017. That would alleviate the majority of the

pressions sur d'autres ministères du gouvernement, y compris Affaires mondiales, pour que ces permis ne soient pas octroyés.

La question de la sécurité est intéressante. Dès que quelqu'un soulève cette question, tout le monde lâche prise. Je crois que c'est en majeure partie ce qui s'est produit en ce qui concerne ces permis.

Le président : Risquons-nous de perdre des investissements à Inuvik en raison de ces problèmes concernant les permis? Est-ce que des investissements ont été perdus en raison de ce qui semble être de l'incertitude dans cette région?

M. Zubko : Oui, des investissements ont été perdus, mais je ne sais pas combien exactement. Je sais que KSAT a transféré au moins trois programmes au Chili, où elle a construit une station terrestre, pour laquelle elle a obtenu un permis en l'espace de 90 jours. Je suis certain, sans aucun doute, que des projets n'ont pas été présentés simplement, parce que les promoteurs sont au courant des problèmes qui existent. Le monde est petit au sein de l'industrie spatiale. Les problèmes sont très vite connus.

Le président : Qu'en est-il de Kongsberg et de Planet? Est-ce que vos clients tiennent bon malgré le retard?

M. Zubko : Oui. Les choses ont bougé un peu au cours des deux derniers mois. Il y a maintenant des échanges. Une ébauche des conditions de permis a été transmise aux deux entreprises. Elles sont en train de les examiner pour déterminer comment elles peuvent les respecter d'une manière satisfaisante aux yeux d'Affaires mondiales Canada. Nous sommes optimistes.

Cependant, cela ne règle que le problème actuel. On ne se trouve pas à régler le véritable problème, à savoir que la législation ne contribue pas à attirer des investissements au Canada.

Le président : Quels conseils donneriez-vous aux ministres des Affaires mondiales et des Ressources naturelles s'ils étaient ici aujourd'hui?

M. Zubko : Eh bien, je crois que le ministère des Ressources naturelles doit reconnaître qu'il a mis en place un modèle qui comporte des lacunes et qui ne fonctionne pas. Il doit l'améliorer. Nous serions plus que ravis de l'aider à cet égard. Cette industrie est importante pour Inuvik. Je peux vous dire que le ministère n'a pris aucun engagement. Il a rejeté des projets de collaboration proposés par KSAT et Planet. Il doit reconnaître qu'il y a un problème.

Nous voulons que ça fonctionne. Il est important pour Inuvik que l'installation du gouvernement fonctionne. Il est également important que l'installation du secteur privé fonctionne, et il est aussi très important que le gouvernement fédéral détermine comment gérer ses politiques en ce qui concerne l'espace. Je recommande qu'Affaires mondiales applique le plus possible les recommandations découlant de l'examen effectué par

problems. The legislation allows for the minister to make exceptions on just about everything, as long as it doesn't imperil Canadian security.

The Chair: Is that McGill review publicly available?

Mr. Zubko: It's on the web site.

The Chair: Thank you. Dr. Friesen, you talked about the new crew duty day regulations being unsuitable for northern carriers. Would you be able to give a specific example of how northern carriers are imperiled by that?

Mr. Friesen: I am not an expert on the technical aspect of all of those duty days. I know some of the requirements for when you must sleep, what time of the day you need to sleep in order to comply, how much rest you need between flights — all of those kinds of requirements work very well for long-haul international airlines; in fact, it's the standard.

In the North, it's not quite like that. The pilot working hours are not that long. There tends to be a lot of ad hoc scheduling. We don't go beyond the legal duty day, which is about 12 hours per day, depending on how you cut it. We never go beyond that. We have one of the best records in the North for staying within the rules.

Because we have to hire 13 per cent more pilots, it effectively means we get 13 per cent less productivity from the existing pilots in order to comply with these rules regarding sleep. If you fly at night — and we always fly at night. If you live in Iqaluit, you always fly at night from November to February.

I can follow up; I get our expert to do it. I cannot go beyond that and be factual and articulate.

The Chair: Okay. Thank you very much. It would be useful for the committee.

You're a member of the Northern Air Transport Association, which I understand —

Mr. Friesen: We are. My VP of Flight Ops represents us. He is leading the messaging from the small- and medium-sized airlines to the federal government. I will send you one of the most recent submissions he has made. He has lots of examples.

The Chair: That would be very useful, if that could be sent to the committee.

l'Université McGill en février 2017. On réglerait ainsi la majorité des problèmes. La loi permet au ministre d'établir des exceptions pour à peu près tout, tant qu'elles ne mettent pas en péril la sécurité du Canada.

Le président : Est-ce que cet examen effectué par McGill a été rendu public?

M. Zubko : Il se trouve sur le site web.

Le président : Je vous remercie. Monsieur Friesen, vous avez affirmé que le nouveau règlement sur les journées de travail de l'équipage n'est pas adapté aux transporteurs du Nord. Pouvez-vous nous donner un exemple précis qui démontre que ce règlement nuit aux transporteurs du Nord?

M. Friesen : Je ne suis pas un expert des détails techniques de ces journées de travail. Je sais que les exigences quant au sommeil, précisément le moment de la journée où il faut dormir et le nombre d'heures de repos entre les vols, s'appliquent très bien pour les vols long-courrier internationaux. En fait, c'est la norme.

Dans le Nord, la situation est différente. Les pilotes ne travaillent pas de longues heures. Les horaires sont souvent établis au jour le jour. Nous n'excédons jamais le nombre d'heures prescrit par la loi, qui est d'environ 12 heures par jour, selon la façon dont on fait le calcul. Nous ne dépassons jamais cette limite. Nous avons l'un des meilleurs bilans dans le Nord en ce qui a trait au respect des règles.

En ce qui concerne les pilotes, étant donné que nous devons en embaucher 13 p. 100 de plus, cela signifie que leur productivité doit diminuer de 13 p. 100 afin de respecter les règles concernant le sommeil. Nos pilotes travaillent toujours de nuit, car à Iqaluit, ce sont toujours des vols de nuit, de novembre à février.

Je peux demander à notre spécialiste de vous faire parvenir d'autres informations à ce sujet. Je ne peux pas vous fournir d'autres données factuelles et claires.

Le président : D'accord. Je vous remercie beaucoup. Ce serait utile pour le comité.

Vous êtes membre de la Northern Air Transport Association, qui, je crois savoir…

M. Friesen : Oui, en effet. Nous y sommes représentés par notre vice-président des opérations aériennes. Il est l'interlocuteur des petites et moyennes entreprises de transport aérien auprès du gouvernement fédéral. Je vais vous envoyer l'un des plus récents mémoires qu'il a préparés. Il contient beaucoup d'exemples.

Le président : Ce serait très utile pour le comité.

There being no more questions, and the Senate being in session tonight, I would like to thank you both very much. Mr. Zubko, thank you for coming from Inuvik to be here today. That's really appreciated. This has been a most enlightening evening for all of us. We thank you.

(The committee adjourned.)

Comme il n'y a pas d'autres questions et que le Sénat siège ce soir, j'aimerais vous remercier beaucoup tous les deux. Monsieur Zubko, je vous remercie d'être venu d'Inuvik aujourd'hui. Nous vous en sommes reconnaissants. Cette réunion a été très enrichissante pour nous tous. Nous vous remercions.

(La séance est levée.)

WITNESSES

First Air:

Brock Friesen, President and Chief Executive Officer.

New North Networks:

Tom Zubko, President.

TÉMOINS

First Air :

Brock Friesen, président et chef de la direction.

New North Networks :

Tom Zubko, président.